

# アメリカの自動車産業と恐慌の形態変化

村上 和 光・阿地 知 進

## American Automobile Manufacture and the Transforms of the Depression

Kazumitsu MURAKAMI・Susumu AJICHI

### はじめに

1929年、アメリカのウォール街に起こった株価の大暴落をきっかけとして、資本主義史上最大の経済恐慌が世界各国に波及し、この恐慌を特に世界恐慌あるいは大恐慌と呼びそれまでの恐慌とは区別している。そして、当時、経済的に繁栄をきわめていたアメリカ合衆国自身も、長く激しい恐慌に見舞われた事は周知の事実である。(表1・図1参照)

この恐慌は、持続期間や振幅度が最長最大であったという点ばかりでなく、あらゆる種類の恐慌の形態を含んでいたという点が重要であろう。つまり、株式恐慌、産業恐慌、農業恐慌など、ほとんどすべての形態を含んだ複合的な恐慌であったといえる。

佐美光彦氏の『世界大恐慌』<sup>1)</sup>によると「29年恐慌に関していっそう重要な問題は、この恐慌が規模において最大であったという点ではなく、それがはっきりと恐慌ないしは景気循環についての重大な形態変化を含んでいたという点であった。」ということになる。そして、その重大な形態変化とは、「好況期における物価上昇の消滅」と「初発的銀行恐慌の欠如」と「恐慌現象の累進性」の3点が述べられている。佐美氏は、この3点を経済全体の特徴としてとらえ、形態変化の原因もまた、経済界全体の動きのなかで説明されている。

いま、当時の新興産業として、産業界で最も重要な位置を占めていた自動車産業に目を向けてみると、恐慌の3つの形態変化の原因をすべ

て説明できる要素をもっているといえる。たしかに、自動車産業の特質のみから大恐慌の全体を説明し得るものではないが、当時の生産物市場において最大の産業であった自動車産業が、恐慌の形態変化を必然のものとする要素を内在していたということは、意味のあることといえる。

本稿では、恐慌の形態変化における3つの特徴を自動車産業の動きによって裏付け、自動車産業の持つ大恐慌への関わりの構造を解明した

表1 主要恐慌（アメリカ）における振幅度

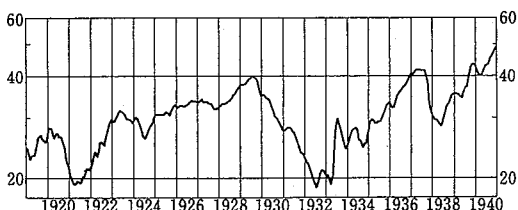
順位	景気下降期間		持続期間 (月)	振幅度 (%)
	ピーク	トロフ		
1	1929年8月	33年3月	43	75.1
2	1937年5月	38年6月	13	45.4
3	1920年1月	21年7月	18	34.7
4	1893年1月	94年6月	17	30.7
5	1907年5月	08年6月	13	29.5

「振幅度」とは、AT&T, Persons-Bairons, Ayres による三つの事業活動指数の趨勢からの変率の平均。

B. G. Hickman, *Growth and Stability of the Postwar Economy*, Brookings Institution, Washington D. C., 1960, p. 25およびG. H. Moore, ed., *Business Cycle Indicators*, 1961, Vol. I, p. 104から。

(出所) 前掲 佐美書

図1 アメリカの工業生産（月別指数），1919～40年



F. R. 指数（季節変動調整済み）。

Board of Governors of the Federal Reserve System, *Historical Chart Book*, 1961.

(出所) 前掲 佐美書

い。

ただ、自動車産業の意義を次のように説く説もある。つまり、自動車産業は、かつての鉄道や、鉄鋼業のような意味で基幹的地位についたのではなく、単に、生産物市場における最大産業となっただけである。したがって、自動車産業の成長の意義は、不生産的部門肥大化のメカニズムに擬す事のできるような性格を以て伸長した点である。それは、利潤は取得されるが、社会全体の生産能力を累増させることなくもっぱら生産物を消費するという投資領域において貢献し、社会的には、より生産的な投資の展開を阻害する性格を持ちつつ、しかし過剰資本、過剰労働力を吸収する役割をはたしたとうことになる。よって、自動車産業の分析の意義は、資本の独占・集中の問題点の一例としてのみであるというのである。<sup>2)</sup>

しかし、自動車産業のような耐久消費財製造産業が、生産物市場において最大産業となり、関連諸産業に大きな影響力を持つようになること自体が資本主義の特徴となったとすれば、自動車産業の分析は、単なる一例ではなく、代表的あるいは典型的な一例としての意義を持つといえよう。

それでは、まず、好況期における物価上昇の消滅と自動車産業についてみてゆくことにしよう。

## 1. 「好況期における物価上昇の消滅」と自動車産業

『世界大恐慌』によれば、好況期においても物価の上昇がみられない、すなわち資本の絶対的過剰生産が表面化しなかった点が29年恐慌の形態変化の第一点としてあげられている。

この点について、自動車産業を通して説明を試みるとすれば、次の3つの点があげられる。1つは、自己金融化の進展に伴う内部留保の増大がもたらした、過少消費の傾向である。2つめは、自動車産業における、労働者に対する姿勢に起因する「国民経済的規模で低分配率を再

生産した」<sup>3)</sup>点があげられる。そして、3つめには、恐慌現象の累進性にも関連することでもあるが、消費の一巡の後の需要の喚起も含めた、市場対応策の進歩により、過剰生産能力が、温存され得る環境が形づくられていったという点があげられる。以下、この3つの点について詳しく述べてみることにする。

### (1) 自動車産業における自己金融化の進展

新興産業としての自動車産業の、大きな特徴のひとつに、その内部留保を増大させ、銀行その他の外部の金融機関からは借入を行なわないで生産活動が続けることができた点をあげることができる。すなわち、いわゆるビッグスリーにおいては、30年代の恐慌期においてさえ、銀行からの借入を行なうことは、ほとんどなかったのである。<sup>4)</sup>

これは、20年代の新興産業としての伸長期に自動車産業は、膨大な利潤をあげ、この際に株式に対する配当を、極端に少なくするか、あるいはまったく無配当にすることにより、内部に、自己資金を増大させていったためである。このため、過剰な生産設備を保持することも可能となり、後にも述べるようにモデルチェンジ等の市場対策のための意図的な遊休設備及び資本の温存も可能となったといえる。<sup>5)</sup>

このように、内部留保の増大、株式の無配当等に起因する過少消費的傾向が、物価上昇を抑制する方向に働いていたといえる。

そしてまた、このような自動車産業内の過剰資本は、生産能力を増大させることなく利潤をあげる投資対象として、株式への投資が行なわれ、株式ブームの重要な背景を形作っていたといえよう。

### (2) 自動車産業の労働政策

自動車産業においては、いち早くベルトコンベア等の導入による大量生産方式が取り入れられ、熟練労働者を必要としない、未熟練労働者でも可能な作業内容となっていた。そして、その労働者は、主に東南欧系を中心とする移民と南部から押し出された黒人で、週当りの高賃金

と、最低の熟練労働のため、過剰な労働人口を常にプールしていたといえる。こうした条件を背景に、労働強化、定期的なレイオフ、さらには賃金の切り下げさえも容易に行なえる機構を備え、過当りでの高賃金も年間の賃金になおすと必ずしも高賃金とはいえない状態であった。つまりは「国民経済的規模で低分配率を再生産し」消費性所得を向上させはしなかったのである。そのうえ、消費性所得の向上を促す要因を欠如したまま、内部留保の増大や遊休設備の保持という資本過剰と、株式ブームの時期をもたらす根拠となっていたのである。<sup>6)</sup>

(3) 消費の一巡に対する対策の進歩による過剰資本の温存

詳細は、後述の3.「恐慌現象の累進性」における自動車産業のはたした役割の項に譲ることにするが、割賦販売、中古車市場の充実、計画的陳腐化(定期的モデルチェンジ)、多角化や海外進出等の経営戦略の導入により、耐久消費財としての自動車販売の一巡の後の需要減少等への対策が功を奏し、過剰資本の温存に対する消極的及び積極的メカニズムが確立したことが、資本の絶対的過剰生産を表面化させなかったといえよう。<sup>7)</sup>

## 2. 「初発的銀行恐慌の欠如」と自動車産業

過去の循環性恐慌においては、ほとんどが銀行恐慌の発生に伴い、産業全体が動きを止めるという形態をとり<sup>8)</sup>「銀行恐慌が沈静化するに従い漸次収束に向かい、(中略)恐慌は不況へと転換した」といえる。ところが、29年恐慌においては、「まず、株式恐慌のみが先行し、そのとき、一般の商業銀行には取りつけ等の恐慌現象はほとんど発生」しておらず、「むしろ産業恐慌及び農業恐慌が一定の段階にまで深化した後、はじめて銀行恐慌が」拡大しはじめたといえる。このような銀行恐慌の発生の仕方が過去の循環性恐慌と29年恐慌の違いであるといえるわけだが、この点は自動車産業とどのような連関を持つのであろうか。すでに、明らかにしてきたこ

とではあるが、自動車産業においては、20年代、自己金融化が進み、銀行資本への依存度が低下していたことをあげることができよう。すなわち、銀行資本への依存度が低下していたため、株式恐慌発生後も、銀行恐慌を引き起こす要因は、自動車産業自身としては、ほとんど持ち合わせていなかったといわざるをえない。

## 3. 「恐慌現象の累進性」における自動車産業のはたした役割

過去の循環性恐慌に於いては<sup>9)</sup>「銀行恐慌沈静後比較的早期に生産や物価の下げ止まりがあり、いわゆる恐慌期間は1年からせいぜい2年以内にとどまった。多くのばあい、景気の回復、とりわけ生産の増大は、比較的早期に開始されたのである。しかし、29年恐慌においては(中略)恐慌現象は、累進的に深化しつづけ(中略)本格的回復は、年後の35年以降にもちこされた」のである。そして、「恐慌発生後の1年間ににおける生産・物価・株価の下落率は決して他の恐慌より激しいものではなく(中略)、にもかかわらず、その後における景気下降は、世界経済全体をまきこみながら、ますます深化し、史上最大規模に達した」という点が形態変化のひとつといえる。

この点を自動車産業に当てはめると、次の2つの点をあげることができる。

第1の点は、自動車産業においては、恐慌の発生に際し、自身が崩壊にいたるはるか以前に労働者やディーラーや中小企業へ皺寄せをすることで一気に崩壊することを回避し、さらには全体の回復を遅らせていたといえよう。つまり、労働者に対しては、賃金の切り下げやレイオフを行ない、ディーラーや中小企業に対しては、それらを整理統合することで寡占状態をいっそう進展させていったのである。

第2の点は、消費の一巡への対策の進展の問題である。つまり、25年頃には、自動車は、新規の需要がほとんど見込めない程度に行き渡り、買い替え需要が市場のほとんどをしめるよ

うになった。このような状態に対して、自動車産業ではいくつかの対策をこうじるわけだが、そのいづれもが、恐慌を累進的に進行させる要因として働いたといえよう。

以下、自動車産業の講じた対策の5つについて述べておくことにする。

#### ① 割賦販売の普及

もともと、自動車産業においては、割賦販売方式は、他産業に比べて、早くから取り入れられていたといえる。当初からの慣行として、メーカーからディーラーへの販売は、現金取引の形が取られており、ディーラーは、そのための資金を市中銀行に依存していた。そして、ディーラーへの融資と、消費者への融資との両者を併せて行なう金融会社が多数存在していた。このような金融会社には、メーカーの直接支配によるものと特定メーカーに密着したものとメーカーとは関係ないものの3種類が存在したが、自動車における割賦販売の信用供与は、これらの金融会社がほとんどをこなし、銀行によるものはほとんどみられなかった。このような割賦販売の自動車販売のなかに占める割合は、20年までは、20%程度であったが29年には62.9%にも達した。このような自動車メーカー主導の割賦販売制の普及であったが新規需要の喚起よりは買替需要の拡大により大きな効果を持ったと言える。つまり、中古車の下取り分を頭金にすることで月々の支払いは軽減され、比較的軽い負担で新しい車を購入することができるようになっていたというわけである。<sup>10)</sup>

このような形での需要の底ざさは、恐慌期における生産の縮小を遅らせるなど恐慌の累進性に一役買ったといえる。

#### ② 中古車市場の充実

中古車の市場を充実させることは、買い替えの頭金を確保する意味を持ち、割賦販売とともに買い替えを容易にすることに貢献した。

また、車の性能も向上しており、次に述べる定期的モデルチェンジのために買い替えが促進され、早い時期に中古車として市場に登場する

ようになった車は、十分に機械的価値をもったものが多かったといえる。

このように、自動車の市場が一気に崩壊するのを食い止める役割の一翼を中古車市場が担っていたといえよう。

#### ③ 計画的陳腐化

自動車産業が、買い替えを促進するために、いち早くとりれていた政策のひとつが定期的モデルチェンジであった。これは、一定期間ごとに新しいモデルを市場に投入し、旧モデルを陳腐化させて、買い替えを促進するというものであった。このモデルチェンジのために、自動車産業における各企業は、定期的に大きな投資を必要としたため、過剰な資本や遊休設備を常時保有することが常識的なこととなっていたといえる。<sup>11)</sup>

もともと、自動車の需要が第2・4半期に集中することのために、過剰資本や遊休設備を抱えることは普通のことではあったが、上記のような定期的なモデルチェンジのための過剰資本までも保有するにいたり、このような体質が恐慌進行のショックアブソーバーとなり、恐慌を累進的にする一助となったといえよう。

また、定期的モデルチェンジという政策そのものが需要の一気の落ち込みを引き伸ばした点も、もちろん恐慌の累進性に貢献していたといえる。

#### ④ 海外進出

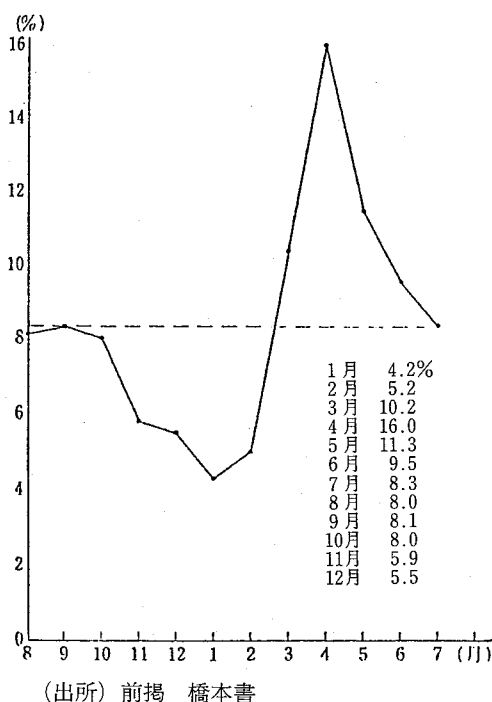
自動車産業は早くから海外に進出しており、国内市場の飽和の後も海外市場での発展がみられた。さらには、国内市場の冷込みと、海外市場にまで恐慌が波及する間のタイムラグも恐慌にたいして自動車産業が抵抗力を持ち、その進行に累進性を与えた要因と考えられる。<sup>12)</sup>

#### ⑤ 多角化

ビッグスリーの、とくにGMにおいては、過剰資本を多角的に多種の産業間に分散することで、消費の一巡のあとの買い替えまでの遊休設備や過剰資本を妥当なものとしていた。<sup>13)</sup>

このように、資本を分散していた点も、恐慌

図2 年間販売量に占める各月分布の百分比



の衝撃を分散し、その影響を累進的なものとするのに一役買っていたといえよう。

### む す び

以上みてきたように、自動車産業は、大恐慌における形態変化と深くかかわっていたことがわかる。それは、生産物市場で最大の産業となったばかりではなく、その販売の新企画を以て多くの部門に影響を与えるようになっていったといえる。

すなわち、競争の形態が非価格競争に移るにつれて、広告宣伝等への支出の増大や、割賦販売のための金融部門の発達などサービス部門における追加的市場を創設することにより、商品価格の全般的低落を阻止しつつ、過剰労働力がかかる部門に吸収させることで、過剰生産の矛盾が表面化することを抑制していたともいえよう。

このように、新興産業として、20年代を通し

て生産物市場において最大産業となり、好況および不況の過程を通して資本の集中と市場の寡占化をすすめてきた自動車産業の恐慌の形態変化への関与は、単なる、資本の独占・集中の問題点の一例にすぎないというには、経済全体への影響力や、その後の他の産業部門に対する影響を考えると問題が大きすぎるのではなかろうか。そのような点を考慮するとき、自動車産業の分析は大恐慌の形態変化における代表的なあるいは典型的な一例であるといわざるをえない。

### 注

- 1) 佐美光彦『世界大恐慌』御茶ノ水書房、1994年
- 2) 森 杲『アメリカ資本主義史論』ミネルヴァ書房、1976年 p.276参照
- 3) 岡本友孝「新興産業としてのアメリカ自動車工業(下)」『商学論集』35巻4号1967年 p.116参照
- 4) 以下を参照
  - ・前掲 岡本書(上)
  - ・拙稿「アメリカの大恐慌と自動車産業」『金沢大学教育学部紀要』35号1986年
  - ・拙稿「1920年代の自動車産業」『金沢大学教育学部紀要』36号1987年
  - ・拙稿「1930年代初頭の自動車産業」『金沢大学教育学部紀要』41号1992年
- 5) 前掲 岡本書(上) p.111参照
- 6) 前掲 岡本書(上)参照
 

また、1925年の自動車工業の週当たりの賃金は平均36.37ドルで、全製造業の24.37ドルと比較すれば、ほぼ1.5倍に達する。

(橋本輝彦「アメリカ自動車工業の構造と傾向」『立命館経営学』13巻第1号 p.122参照)
- 7) 需要の季節変化に対応するためなどのための遊休設備や過剰資本は、消極的な意味合いのものと考えられるが、定期的モデルチェンジ等のためのそれらは、自動車産業にとっては積極の意味合いをもったといえよう。
- 8) 前掲 佐美書 p.17
- 9) 前掲 佐美書 p.19
- 10) 以下を参照
  - ・マイケル・A・バーンスタイン『アメリカ大不

- 況』サイマル出版会，1987年
- ・拙稿「1930年代のアメリカ（3）」『金沢大学教育学部紀要』44号1995年
- 11) 拙稿「1930年代のアメリカ（1）」『金沢大学教育学部紀要』42号1993年 p.100を参照
- 12) 拙稿「1920年代の自動車産業」『金沢大学教育学部紀要』36号1987年参照
- 13) フォードにおいては，多角化という傾向はあまりみられず，もっぱら初期の利潤を背景にしていた。